

OCBM de Luxembourg : documents préparatoires

Réseau WEL : focus sur la liaison Libramont – Vaux/Sûre - Bastogne

Situation actuelle :

A l'heure actuelle, la liaison entre les gares de Bastogne et Libramont relève de l'obligation de service public de la SNCB. Celle-ci verse un financement à l'OTW pour assurer la liaison de ces gares.

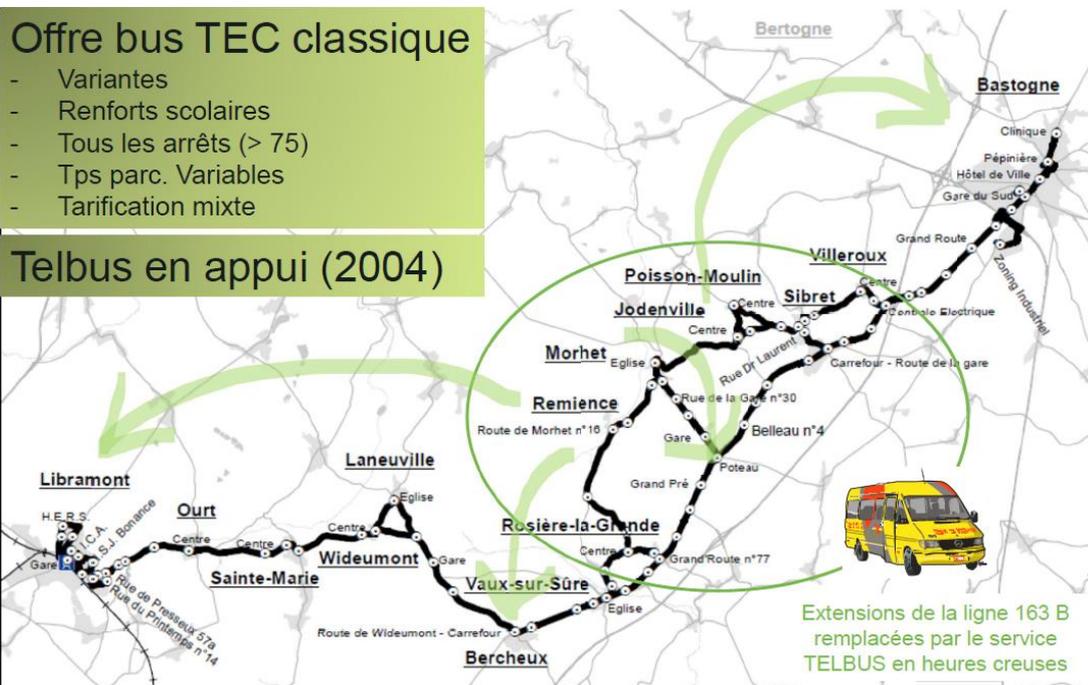
Sous la même appellation de ligne 163b circulent donc des « bus SNCB », opérant des parcours entre Bastogne et Libramont sans variante et ne desservant que 8 arrêts ainsi que des bus TEC classiques assurant des parcours avec plusieurs variantes et desservant les 75 arrêts de la ligne.

Offre bus SNCB

- Pas de variante
- Directs
- 8 arrêts, y compris Bastogne N & S (pas d'arrêt entre Bercheux et Libramont)
- Tarification mixte
- Bus TEC
- Aussi rapide que via N4 ou E25/E411



Source : OTW



Source : OTW

Objectifs :

Par rapport à la situation actuelle, l'objectif est d'opérer une distinction claire entre:

- Une liaison structurante express, commercialisée sous la marque WEL, entre les 2 pôles que sont Libramont et Bastogne (obligations de service public mixtes SNCB et OTW)
- Une desserte TEC plus fine du territoire

Les liaisons doivent avoir des niveaux de service calqués sur les objectifs de la Stratégie Régionale de Mobilité.

Enfin, les correspondances doivent être assurées en gare de Libramont (train de/vers Bruxelles) et en gare de Bastogne (ligne WEL Bastogne-Arlon, convergence ligne 1011 en WEL Bastogne-Liège).

Situation projetée :

Dans le cadre du redéploiement du réseau, l'AOT propose donc la mise en place des liaisons suivantes entre Bastogne et Libramont :

Ligne WEL :

- Cadencée et bidirectionnelle toute la journée
- 1 bus par heure du lundi au samedi de 6h à 20h, maintien de 1 bus toutes les 2h le dimanche
- Minimum 35 km/h de vitesse commerciale
- Aucune variante spatiale
- 1 arrêt par commune

L'itinéraire de la liaison WEL sera le plus directe et rapide possible, avec possibilité d'emprunter l'autoroute, et desservant éventuellement Vaux-sur-Sûre.

La SNCB a confirmé par courrier au Ministre DI ANTONIO qu'elle retenait le retour de la desserte à un concept plus direct organisé autour d'horaires plus adaptés à la correspondance ferroviaires, au lieu de l'offre omnibus actuelle, à l'échéance du 01/01/2020. La SNCB demande l'augmentation du confort des véhicules assurant cette nouvelle desserte (autocars de type WEL). Tant que cette liaison relèvera de ses obligations de service public, la SNCB contribuera financièrement à son coût d'exploitation.

Ligne de desserte scolaire :

- Uniquement en heure de pointe scolaire
- 1 A/R par jour
- Aucune variante spatiale
- Plusieurs arrêts par commune, desserte fine des villages

L'itinéraire de la ligne scolaire serait défini précisément par l'OTW sur base des données de fréquentation de l'offre actuelle.

Solution locale de mobilité (actuellement, Telbus)

- Analyse mobilité et financière
- Niveau de service à déterminer

Situation actuelle			Proposition		
SNCB	15 voyages/jour (périodes scolaires et vacances) et 5 A/R (samedis, dimanches)	+/-165.000 km/an	WEL	28 voyages (périodes scolaires, vacances et samedis) et 14 voyages les dimanches	+/- 330.000 km/an Financé à hauteur de 180.000 EUR par SNCB
TEC	23 voyages/jour (périodes scolaires), 22 (vacances) et 4 A/R (samedis, dimanches et jours fériés)	+/-235.000 km/an	TEC	Lignes scolaires (4 A/R en heure de pointe, en périodes scolaires)	+/- 45.000 km/an
	+ Telbus	?		+ autres solutions locales de mobilité (Telbus, ...)	?